

Daimler DS420 (MkIV) 1987–92

NEVS-brevet **torsdag 19 september**
Föregående **onsdag 18 september**

1. **Vändningen: Priset på olja faller kraftigt**
2. **Skattechock även för transportbilar: "Finns inga marginaler"**
3. **Renault kan lansera "världens viktigaste elbil" i Europa – så billig blir den**
4. **Svenske Ola visar upp mässans snyggaste bil**
5. **Konceptet 45 visar morgondagens elbilar från Hyundai**
6. **BMW Concept 4 förhandsvisar nya 4-serie**
7. **Här är färdiga Honda e – så mycket kostar den i Sverige**
8. **Mercedes A 250 e – A-klass har blivit laddhybrid**
9. **Volkswagen ID.3 officiell med fakta och svenskt pris**
10. **Nya Audi RS7 Sportback är här med 600 hästkrafter**
11. **Nya Land Rover Defender officiell**
12. **Audis "månbil" – är det framtidens suv?**
13. **Världsnyhet: låsningsfria bromsar till din elcykel**
14. **Grattis Plymouth Fury!**

SVENSKA DAGBLADET

1. Vändningen: Priset på olja faller kraftigt

Uppdaterad 2019-09-17

Publicerad 2019-09-17

Priset på råolja på världsmarknaden faller kraftigt. Fallet kommer sedan en högt uppsatt saudisk källa till nyhetsbyrån Reuters uppgett att Saudiarabiens oljeproduktion kan vara fullt återställd inom 2–3 veckor.



Bild från tv-kanalen Al-Arabiya visar rökutveckling från den attackerade oljeanläggningen Abqaiq.

Enligt källan ser dessutom cirka 70 procent av produktionsbortfallet som orsakades av drönar-attacken mot saudiska oljeanläggningar i lördags ut att vara återställt inom några dagar.
Ett terminskontrakt för leverans av så kallad Brentolja nästa månad, ett riktmärke på oljemark-naden, faller med nästan 6 procent till cirka 65 dollar per fat.

I måndags, när oljepriset rusade upp med 20 procent till en topp på 72 dollar per fat som högst, uppgav källor för Financial Times att det skulle kunna ta flera månader att nå upp till normala produktionsnivåer av saudisk olja igen. Prislyftet i måndags var det största på en dag sedan 2009.

Bensinpriset höjs igen: ”Oron för konflikt stiger”
OLJEATTACKERNA I SAUDIARABIEN Igår 12.29

TT

auto motor & sport

2. Skattechock även för transportbilar: "Finns inga marginaler"

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-09-09, 17:40

Den som slår till på en stor skåpbil får betala 56 000 kronor i skatt på tre år.



Volkswagen Amarok-köparna får budgetera för en fordonsskatt på över 41.000 kronor under de första tre åren, med V6-dieselmotorn.

Regeringen har gjort klart att många nya bilar med benisn- och dieselmotor får betydligt högre fordonsskatt nästa är jämfört med idag. Anledningen är att den nya och hårdare WLTP-körcykeln ska börja användas istället för den tillåtande NEDC-körcykeln.

Men resultatet blir inte bara att skatten på personbilar höjs. Även transportbilar får fordonsskatten höjd, och i många fall med betydligt mer än personbilarna. Det beror på att transportbilsbranschen ofta ligger några år efter personbilsbranschen när det gäller teknikutveckling och miljöteknik.

Vår granskning visar att skatten för en dieseldriven transportbil kan bli extremt hög trots att det inte handlar om någon toppversion med stark motor.

- Den som slår till på en Renault Kangoo med 95-hästars dieselmotor får till exempel betala över 21.000 kronor i fordonsskatt under de första tre åren.
- Hos Volkswagen får Amarokköparna som väljer V6-motorn betala nästan 14.000 kronor om året i skatt.
- Värstingen i den här genomgången är Renault Master där utsläppssiffran höjs från 156 g/km i NEDC-körcykeln till hela 246 g/km i WLTP. Det ger en fordonsskatt på saftiga 19.000 kronor om året, eller 57.000 kronor på tre år.

RECHARGE

3. Renault kan lansera "världens viktigaste elbil" i Europa – så billig blir den

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-12 07:20

Kan lanseras i Europa – är marknadens överlägset billigaste elbil.



Om vi säger "världens viktigaste elbil" är det nog många som tänker på Tesla eller kanske Porsche Taycan. Men faktum är att Renaults budgetelbil kan bli minst lika viktig, enligt många bedömare.

Renault säljer redan budgetbilen Kwid i andra länder, med en prislapp som kan vara så låg som 36.000 kronor, och det har länge pratats om en eldriven version av den. Nu är det på gång – och den kan även börja säljas i Europa.



Den eldrivna versionen av Renault Kwid ska heta K-ZE och ska lanseras i Kina nästa år. Om vi översätter priset rakt av hamnar det på 84.000 kronor vilket i så fall skulle vara marknadens överlägset billigaste nya elbil. Målet för den europeiska versionen är under 10.000 euro, i nuläget 106.000 kronor.

Räckvidden från det 30 kWh stora batteriet blir 25 mil enligt den väldigt tillåtande NEDC-körcykeln, så köparna får räkna med knappt 20 mil i verklig trafik som bäst. Men till det priset är räckvidden svårslagen och om vi placerar in Renault K-ZE i vår sammanställning över elbilarna med mest räckvidd per krona hamnar den på förstaplatsen direkt med inte ens hälften så hög kilometerkostnad som nuvarande ettan, Volkswagen ID 3.

"Alla har inte råd med elbilarna som finns på marknaden idag. Alla jobbar på högteknologiska bilar men det viktigaste är att vi får överkomlig mobilitet", säger Renaultchefen Thierry Bollore till Automotive News.

Läs också: "Renaults nya budgetbil är en mycket mer imponerande 'disrupter' än Model 3"



Att lansera en elbil för under 100.000 kronor kräver inte bara extrem kostnadspress på underleverantörerna utan också produktion i ett billigt land och att hela bilen utvecklats från grunden för att vara billig.

Det vi ska komma ihåg är att Renault sparat in ordentligt på krocksäkerheten i Kwid med bensinmotor. Exempelvis är krockkudde för föraren tillval på vissa marknader. Förhoppningsvis kommer en Europaversion av el-Kwid ha högre säkerhetsnivå än så.

Förutom el-Kwid ska Renault lansera en eldriven version av småbilen Twingo och en ny eldriven crossover.



4. Svenske Ola visar upp mässans snyggaste bil

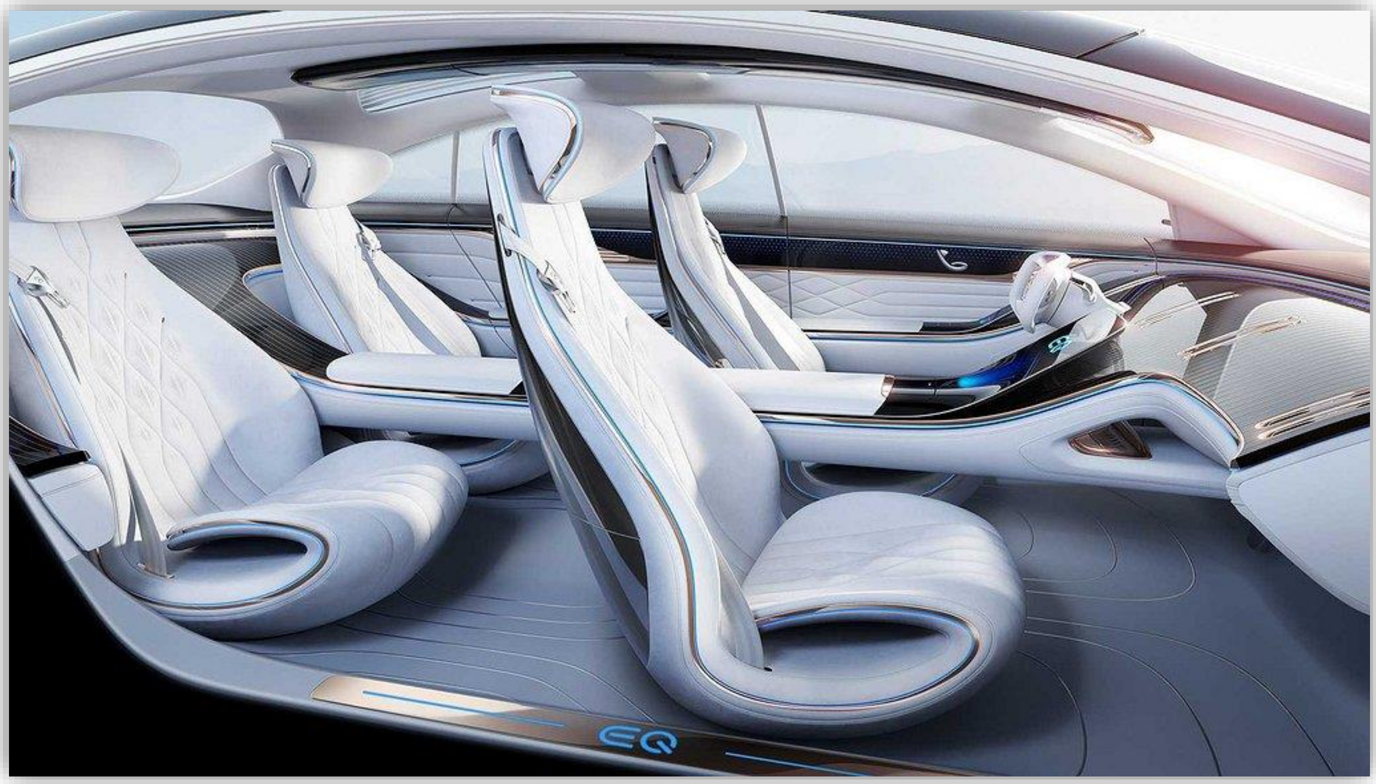
Redaktören bytbil

2019-09-10

Bildextra: Titta och njut - Mercedes EQS



FILM: https://youtu.be/njW9E-fCzcY



Mercedes svenska chef Ola Källenius kan vara stolt över koncernens senaste skapelse.

EQS kan vara den snyggaste elbilen någonsin. Titta själv på bilderna och njut.

– Ett konstverk … mina damer och herrar, det här är vår idé om hållbar modern lyx, säger han.

Mercedes har redan börjat sälja elsuven EQC och snart är det dags för toppmodellen S-klass att komma i en elektrifierad modell. Därför visar Mercedes upp konceptbilen EQS som är en designstudie över hur en framtida elektrifierad S-klass kan te sig. Och bilen hyllas nu av samstämmiga bilmedier för sitt enkla men eleganta utseende. Svenske chefen Ola Källenius har alltså anledning att vara stolt när han poserar med Mercedes senaste skapelse.

– Ett konstverk … mina damer och herrar, det här är vår idé om hållbar modern lyx. En helt elektrisk lyxsedan på 2000-talet. Mercedes-Benz Vision EQS. Våra flaggskeppsbilar är alltid snygga och definierar vårt bilmärke. Ikoner. Skönhet är känt för att ligga i betraktarens öga. Men en sak är obestridlig: det är viktigt för bilar. Vi vill erbjuda mer än en kaross för transporten från A till B. Uttrycket utvecklas. Design måste alltid sätta nya standarder. Det är därför vi bryter ny mark i Vision EQS. Nyckelordet är ”one-bow” design. En tydlig linje räcker. En båge drar hela formen, säger Ola Källenius.

Räkna med att grunddragen och flera av designlösningarna hos EQS går rakt in i produktionen. Grundlösningen i bilen är drivning på både fram och bakaxel och ett batteri som sitter i golvet. Förutom den futuristiska inredningsdesignen är det något som Mercedes kan leverera redan i dag. Bilen får en motor på 470 hk och en elektrisk räckvidd på 70 mil.

Bilens svepande linjer är förföriska och mycket attraktiva för ögat. Mercedes kallar designspråket för en båge. Även den nya belysta grillen sätter pricken över i:et hos EQS. Enligt Mercedes ska den ge intryck av att sväva. Effekten skapas av 940 små lysdioder som flankeras av strålkastarna.

Bilen är självklart självkörande, men instrumentbrädan har ändå en del kontroller. Enligt Mercedes är det för att förarna ska fortsätta att vara involverade i körningen och inte somna helt. Den lyxiga känslan i kupén sägs vara inspirerad från yachter.

Samtidigt som han visar upp nya elbilen EQS tillkännager Mercedes svenske vd Ola Källenius att Daimler kommer att kräva klimatneutral produktion av sina leverantörer. Och redan 2022 ska Daimlers fabriker vara klimatneutrala. Källenius utesluter inte att Mercedes missar de stränga EU-kraven för fordonsflottan 2021. Han är inte säker på att kunderna kommer att välja snåla el- och hybridbilar. Men Daimler kommer försöka påverka dem i rätt riktning.

– Jag tycker att det är uppenbart. Mercedes-Benz ska vara elektriska. Elektrifiering är verkligen det mest framstående ämnet under IAA. Och det är också den mest djupgående förändringen i vår bransch, men inte den enda.



Ola Källenius

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Konceptet 45 visar morgondagens elbilar från Hyundai

Peter Klemensberger 10 september 2019

Hyundais koncept 45, som nu visas under Frankfurtsalongen, visar en ny tuff design för märkets kommande elbilar. Inspirationen kommer från såväl 1970- som 1920-talet.



Här är ett smakprov på Hyundais formspråk på sina framtida elbilsmodeller. Känner du igen stuket? Jo, en så kallad teaserbild visades förra månaden. Kliar än längre in i minnet? Jo igen, det är Hyundais första egenutvecklade bilmodell, Pony, som stått som förebild. Är du en läsare som hängt med länge kanske du till och med minns vår provkörning av bilen i Teknikens Värld nummer 9/1977.





Konceptet heter 45 och det av två anledningar. Dels är det 45 år sedan Pony visades upp som koncept men namnet pekar också på 45-gradersvinklarna på bilens front och bak vilket skapar en diamantform i profil. Greppet ska vara ett signum på Hyundais kommande elbilar.

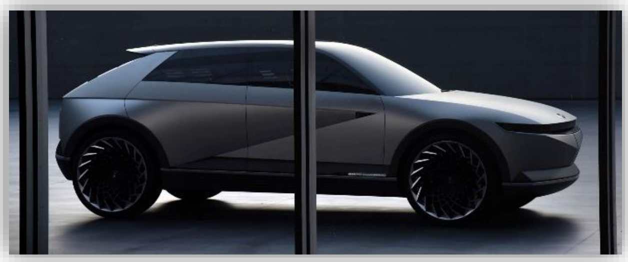
Inspirationen till den avskalade och lätta designen kommer inte bara från 1970-tals bilen Pony utan även än längre tillbaka i tiden och 1920-tals flygplan. 45 pekar ut en mer skarp och kantig riktlinje för märkets formfilosofi ”Sensuous Sportiness” som lanserades 2018.

Skjutdörrar, avsaknad av ytterbackspeglar och handtag är klassiska konceptknep men på 45 hittar vi även en del retrodetaljer. Fram och bak ses tvärgående ljusramper och på dessa visas ljusgeomterier som för tankarna till gamla dagars bilar. På C-stolparnas bakkant ses markeringar som liknar ventilationshålen på förlagan från 1970-talet.

Invändigt är det möbeldesign som har stått som förebild och bilen är formad för morgondagens autonoma miljö. Stolarna är snurrbara och infotainmentsystemet är inte begränsad till skärm-pekande tack vare projektionsteknik. På instrumentbrädan ses en skärm som sträcker sig väl över halva bilens bredd.

Bilens konstruktion är av ”skateboardtyp” och batteripaketet är placerat i golvet. Via LED-lampor på trösklarnas framkant kan man se statusen på batterierna.

Vi har tidigare berättat att elbilarna från Hyundai och syskonmärket Kia ska få tuffare design. Med det arbetas en ny plattform fram som ska stå klar om två år.



GALLERI
Hyundai 45
13 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. BMW Concept 4 förhandsvisar nya 4-serie

Mattias Rabe 10 september 2019

På Frankfurtsalongen visar BMW upp en konceptbil som ger oss en första inblick i hur nya 4-serie Coupé ser ut. Mest iögonfallande? Inte själva bilen utan de gigantiska nju-rarna i fronten.



Nya BMW 3-serie i både sedan- och kombiutförande rullar redan på vägarna, nu väntar vi på att treans slankare syskon – 4-serie – ska ta sig ut i trafiken. Vi är inte där än, men på årets Frankfurtsalong visar BMW upp konceptbilen Concept 4 som är vad namnet antyder, det vill säga en första titt på nya 4-serie. Concept 4 beskrivs som en ”framtidsinriktad tolkning av märkets oföränderliga DNA som representerar magin med coupékörning i sin mest spännande form”.

– BMW Concept 4 förkroppsligar BMW:s estetiska essens. Den kombinerar perfekta propor-tioner med en tydlig och exakt design, säger Adrian van Hooydonk, BMW Groups designchef.

När besökarna på Frankfurtsalongen samlas runt Concept 4 i BMW:s monter kommer det inte vara coupéformerna som blir samtalsämnet. Det finns en detalj som stjäl all tid i rampljuset, nämligen njurarna i fronten. Dessa är till och med större än njurarna på jättesuven X7 och kon-ceptbilen Vision iNext.

– Njurgrillen har alltid varit en signaturdetalj på BMW-bilar. BMW Concept 4 visar upp en självsäker och stilren variant av denna ikoniska detalj. Samtidigt erbjuder BMW Concept 4 en blick av den uttrycksfulla fronten på 4-serien. Det vertikalt orienterade gallret passar sömlöst in i såväl proportionerna av fronten som i BMW:s berömda förflutna. Faktum är att dess form och design hänvisar till legendariska klassiker som BMW 328 eller BMW 3.0 CSi och belyser på så vis BMW-märkets långa och framgångsrika historia som en tillverkare av fina coupéer, säger Domagoj Dukec, chef för BMW Design, och fortsätter:

– Njurgrillen innehåller också några genomarbetade detaljer. Själva gallret har horisontella de-korelement som är avfasade vilka skapar snygg kontrast gentemot frontens sportiga design och ger djup och exklusivitet till grillen. Titta närmare och en annan höjdare avslöjas: det invecklade gallret i njurarna och i luftintagen som består av en mängd små 4:or.



FILM: [***https://youtu.be/tfQlq2ZEJww***](https://youtu.be/tfQlq2ZEJww)

Lämnar vi grillen och tittar på övriga bilen, vilket är svårt, ser vi en kraftfull men ändå slank coupékaross som andas en hel del BMW. Man kan se lite 8-serie Coupé i konceptbilen. Det är mycket veck och linjer som ska samspela, ungefär som på nämnda 8-serie men betydligt mer utmejslade på Concept 4. Karossfärgen heter Forbidden Red (förbjuden röd) och har lagts på för att framhäva all kurvatur.

Det är tydligt att Concept 4 är en showbil. Flertalet detaljer kommer att tonas ned till produktionsversionen av nya 4-serie. Ytterbackspeglarna, inte minst, men även den rena baken och sannolikt också den gigantiska grillen.





GALLERI
BMW Concept 4
70 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Här är färdiga Honda e – så mycket kostar den i Sverige

Peter Klemensberger 10 september 2019

Liten, tuff och eftertraktad. 40 000 personer har redan anmält intresse för Honda e, märkets första elbil. Nu har den produktionsklara versionen täckts av i Frankfurt och med det presenteras även ett svenskt pris.



Efter två års väntan och oräkneliga pressmeddelanden, spionbilder och till och med en provkörning är nu den produktionsklara elbilen Honda e avtäckt – och det under pågående Frankfurtsalong. Men spekulanten med tunt läder har väntat i onödan. Honda e må vara en liten bil men den säljs inte direkt till lågpris för det.





I Tyskland startar priset för bilen på 29 470 euro (över 317 000 kronor) – och det efter statliga bidrag. Då handlar det om instegsversionen med 136 hästkrafter stark motor.

Den starkare versionen med 154 hästkrafter kostar 32 470 euro (närmare 350 000 kronor) och kommer då i Advance-utförande vilket omfattar saker som parkeringsassistans, backkamera och maffigare stereopaket. Ett maximalt vridmoment på 315 newtonmeter nämns för motorn och Honda e tar sig 0-100 på omkring åtta sekunder.

I Sverige startar priset för Honda e på 370 200 kr, Advance kostar 399 950 kronor och att leasa den versionen kostar 4 495 kronor per månad. Hur Honda e prismässigt står sig mot Volkswagen lite större elbil ID.3 ser du längre ned i denna artikel.

Båda versionerna kommer med samma batteripaket med en kapacitet på 35,5 kWh vilket ger en räckvidd på 22 mil – full tillräckligt för vardagslunk i urban miljö, menar Honda.

Med snabbladdare ska det ta 30 minuter att fylla på batteriet upp till 80 procent och Honda lanserar nu en laddbox med en laddeffekt upp till 22 kW vilket gör det möjligt att ladda batteriet till 100 procent på 4,1 timmar.

LÄS MER: Vi kör Honda e

Över 40 000 personer har anmält intresse för Honda e och orderböckerna öppnas denna månad. Första leveranserna sker sommaren 2020 i Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Norge.

Under Frankfurtsalongen har även Volkswagens ID.3 täckts av, en större bil, med 33 mils räckvidd och med en prisbild på under 30 000 euro i Tyskland (cirka 319 000 kronor) före subventioner. I Sverige har bilen att startpris på under 350 000 kronor som med statligt bidrag blir under 290 000 kronor.

Honda e är märkets första elbil, 2025 ska alla märkets bilar på den europeiska marknaden var elektrifierade.

GALLERI
Honda e Frankfurt 2019
86 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Mercedes A 250 e – A-klass har blivit laddhybrid

Jan-Erik Berggren

10 september 2019

Mercedes vässar sitt utbud av laddhybrider med lilla A-klass. Räckvidden på el blir drygt sju mil med brasklappen att siffran gäller med den snällare mätmetoden NEDC. Priset ligger vid säljstart hundralappen under 400 000 kronor.



Volkswagen Passat GTE och Volvo XC40 T5 Twin Engine är två av sommarens hetaste nykomlingar bland de populära laddhybriderna. På bilsalongen i Frankfurt presenterades en tredje. Det är Mercedes som plockar in laddhybridtekniken i lilla A-klass.

Modellen döps till A 250 e. Batterikapaciteten är 15,6 kWh vilket ska jämföras med 10,7 kWh i XC40 eller 13 kWh i Passat GTE.

Av någon anledning envisas Mercedes med att ange räckvidden enligt den utgående och snällare mätmetoden NEDC. Räckvidden blir då upp till 7,6 vilket borde ge lite drygt fem mil enligt den tuffare WLTP-metoden.

Påståendet att Mercedes A 250 e då hamnar i topp i räckviddsligan ska vi alltså ta med en rejäl nypa salt. Vi får också vänta och se hur stor miljöbilsbonusen blir eftersom den redan vid årsskiftet ska baseras på WLTP-siffran. Det är i och för sig säljstart får A-klass som laddhybrid redan i dagarna men de flesta svenska registreringarna kommer att ske efter årsskiftet. Koldioxidsiffran för NEDC är ändå låga 33-34 gram per kilometer och genomsnittlig energiförbrukning är 1,5 kW per mil.

Uppdatering

Räckvidden enligt WLTP är mellan 6,0 och 6,8 mil.

Elmotorn och batteriet arbetar tillsammans med en fyrcylindrig bensinmotor på 1,3 liter. Uteffekten från drivlinan blir 218 hästkrafter och maxvridet 450 newtonmeter. Åttastegad dubbelkopplingslåda sköter kraftfördelningen och vill du dra släp är maximala dragvikten 1 600 kilo.

Precis som i elbilen EQC kan energiåtervinningen justeras så att batteriet kan laddas när du bromsar och bilen kan köras på ”frihjul” i jämn hög fart. Elmotorn tar också hand om starter från stillastående och A 250 e saknar traditionell startmotor.



0-100 km/h går på 6,6 sekunder och toppfarten är 235 km/h. Vid körning på el är toppfarten begränsad till 140 km/h.

Mercedes har öppnat orderböckerna för A-klass som laddhybrid men det blir knappt om tid för att hinna registrera bilen före årsskiftet och dra nytta av den högre miljöbonusen från NEDC-siffran. A 250 e finns även i sedanutförande som är något energisnålare än halvkombin men samtidigt aningen långsammare i accelerationen.

399 900 kronor är det svenska introduktionspriset.



Även B-klass blir laddhybrid.



GALLERI
Mercedes A 250 e 2020
35 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Volkswagen ID.3 officiell med fakta och svenskt pris

Mattias Rabe 9 september 2019

Volkswagens stora avstamp inför framtidens mobilitet har premiär igen, fast denna gång är det stor publik premiär i samband med inledningen av bilsalongen i Frankfurt årgång 2019, platsen där vi för första gången får se ID.3 helt utan maskering och samtidigt bjuds på mycket mer i faktaväg.



FILM*: *https://youtu.be/Fhxv7M6icPA

Efter flera år av konceptbilar med ID-namn var det äntligen dags för äkta vara i maj tidigare i år. Volkswagen drog av skynket som täckte första elektriska modellen ID.3 som ses som en ansats till vad som komma skall. Volkswagen har de senaste åren genomfört stora omstruktureringar på olika plan, inte minst vad gäller själva produkterna som är på väg ut. ID.3 och kommande ID-modeller ses av den tyska giganten som ett lika viktigt steg som Typ 1 och Golf, båda två enorma ikoner som i princip inga andra bilar kan mäta sig med.



Ny och "tunnare" logotyp pryder ID.3.

Ny logotyp

För att ytterligare ge kraft till vad som inleds med start i dag har Volkswagen valt att samtidigt lansera en ny logotyp. Den pryder inte bara nya elbilen utan det mesta som har med Volkswagen att göra, exempelvis deras monter på Frankfurtsalongen och deras mediasajt. Snart kommer även generalagenterna och återförsäljarna, med allt vad det innebär, att ha den nya logotypen.



Tre modellversioner – olika batterier

Vid ID.3-presentationen i våras fick vi en hel del data, så som att tre modellversioner ska erbjudas. Instegsalternativet har ett batteripaket där det placerats sju moduler, som vardera väger cirka 30 kilo, på totalt 45 kWh (kilowattimme) som enligt den nya, hårdare WLTP-körcykeln ska räcka till 33 mils körning (så kallad kombinerad körning, motsvarande ungefär gamla benämningen blandad körning). Denna modellversion kan laddas med effekter på upp till 100 kilowatt (kW).



Mellanalternativet har nio moduler i batteripaketet som tillsammans ger en lagringskapacitet på 58 kWh. Även denna modell ska kunna laddas med upp till 100 kilowatts effekt men den når förstås längre per laddning – 42 mil enligt WLTP-körcykeln.

Första upplagan av ID.3, modellversionen som kallas 1st, är av detta mellanalternativ. 30 000 exemplar av ID.3 1st ska tillverkas, var det sagt. Volkswagen har fått in fler förhandsbokningar än så och tar fortfarande emot bokningar.

ID.3 1st erbjuds med tre olika utrustningsnivåer – 1st, 1st Plus och 1st Max.



Nio batterimoduler, alltså är det mellanalternativet med 58 kWh vi ser här.

Toppvarianten har batteripaketet fullpackat med tolv moduler som, i elbilsvärlden, ger bra räckvidd. 55 mil ska den nå enligt WLTP-körcykeln. Dessutom kan denna modellversion laddas med effekter på upp till 120 kilowatt.

Volkswagen lyfter fram att 30 minuters snabbladdning (100 kW) ska ge 29 mils räckvidd och 16 000 mils garanti (eller åtta år) på batterierna.



FILM: https://youtu.be/dDYnzw3-Llg



Ladda hemma

Volkswagens undersökningar har visat att större delen av tiden då bilen laddas befinner den sig i hemmet. Där ska det gå att ladda med effekter på upp till elva kilowatt, men då behövs någon form av laddbox. Installation av sådan ska Volkswagen erbjuda för omkring 3 000 euro.

Ladda gratis borta

Den som får tag på en ID.3 1st får gratis laddning på upp till 2 000 kWh under första året. Den kostnadsfria laddningen gör antingen via Volkswagens egna We Charge eller via Ionity som Volkswagen och flera andra biltillverkare ligger bakom.

Elmotorn

Den är i 1st-modellversionen på 204 hästkrafter (150 kW) och 310 newtonmeter och är placerad för att driva bakhjulen. Volkswagen lovar raska accelerationer, dock får vi inte reda på hur raskt det går. Däremot avslöjas toppfarten som är begränsad till 160 km/h.

En 150-hästars elmotor finns också.

Pris

Tyvärr har Volkswagen inte klämt fram några direkta nya uppgifter om vad ID.3 kostar. Siffrorna är desamma som tidigare, det vill säga under 30 000 euro i Tyskland (knappt 319 000 kronor) för instegaren med lilla batteriet och under 40 000 euro (drygt 425 000 kronor) för 1st-modellversionen (ej Plus och Max) som har det mellanstora batteriet.

Toppversionen med 77 kWh-batteri och 55 mils räckvidd kostar betydligt mer, i Tyskland inte långt ifrån halvmiljonen.

Den stora nyheten vad gäller priset är att Volkswagen Sverige nu meddelar ett startpris på under 350 000 kronor. Det är dyrare än i Tyskland men klart slagkraftigt ändå. Exempelvis börjar Nissan Leaf på strax under 400 000 kronor och det för en elbil med kortare räckvidd.

Volkswagen menar att priset är att jämföra med en motsvarande konventionellt driven bil i kompaktsegmentet, om man räknar in den statliga premien för elbilar. I Sverige uppgår den till 60 000 kronor. Med andra ord börjar ID.3 i Sverige på under 290 000 kronor, när staten har skjutit till pengar.



Bra utrymme för benen i baksätet, trots att det rör om en så kallad kompakt batteribil.



Enligt Patrik är det en trivsam förarmiljö.

Storlek

Volkswagens nya elbil är 426,1 centimeter lång, det vill säga tre millimeter än en vanlig femdörrars halvkombi-Golf. Den är samtidigt 180,9 centimeter bred och 155,2 centimeter hög, vilkt gör den både bredare och högre än en Golf.

Mellan hjulaxlarna är det 276,5 centimeter, rejält mycket mer än en Golf 262 centimeter.

Vi kan alltså misstänka att ID.3 är rymlig inuti, åtminstone i jämförelse med andra kompaktbilar. Volkswagen menar att det också är så mycket tack vare en helt ny interiör layout som de kallar för Open Space.

Bagageutrymmet är på 385 liter vilket är en siffra som slår Golfs motsvarande siffror (380 liter vid framhjulsdrift, 343 liter vid fyrhjulsdrift).

Sett till tjänstevikten slår inte ID.3 Golf, i alla fall inte om man söker så låg vikt som möjligt. Det är batterierna som gör att ID.3 ligger några hundra kilon upp jämfört med Golfen. I lättaste utförandet är ID.3:s tjänstevikt 1 719 kilo. Max lastkapacitet ligger på mellan 461 och 541 kilo beroende på hur bilen är utrustad.

Någon dragkrok nämns inte, däremot ett speciellt fäste som ska möjliggöra montering av cykelhållare eller andra transporthållare.

När vi ändå är inne på siffror. Vändcirkel är 10,2 meter, 0,7 meter bättre än för Golf och naturligtvis är det bakhjulsdriften som är en stor anledning till den finare siffran.



Fullt uppkopplad med nytt OS

Volkswagen ID.3 är första bil att använda det nyutvecklade operativsystemet vw.os, det vill säga mjukvaran som ligger bakom större delen av komponenterna i bilen. Via operativsystemet ska bilen kunna uppgraderas när som helst och enligt Volkswagen ska uppdateringarna vara kostnadsfria under bilens hela livslängd.

ID.3 är förstås utrustad med mycket av den teknik som vi är vana vid i nya bilar, inte minst vad gäller förarassisterande system, men det är head up-displayen som är värd att nämna lite extra. Den innehåller augmented reality, på svenska kallat för förstärkt verklighet, vilket betyder datorgenererad grafik som lägger sig ”ovanpå” den verkliga trafikmiljön som ögat normalt bara ser.



Marknadslansering

Volkswagen ID.3 är ännu inte redo att börja rulla ut till bilhandlarna och kunderna. Själva marknadslanseringen är planerad till sommaren 2020.

Modellversioner vid introduktionen

ID.3 1st är standardutrustad med navigationssystem, digitalradio (DAB+), stolsvärme, rattvärme, armstöd fram och 18-lättmetallfälgar. Utrustningen sägs motsvara Comfort-nivån i kompaktbilsegmentet.

ID.3 1st Plus är dessutom utrustad med backkamera, adaptiv farthållare och nyckellöst lås- och startsystemet (Kessy Advanced). Interiören i ID.3 1st Plus har så kallade designsäten, mittkonsol (med två belysta och jalusiförsedda USB C-uttag bak) och ambientebelysning. Även tonade rutor, exteriörpaketet Style i silver, LED matrix-strålkastare, matrix-sidobelysning, -bromsljus, -blinkers och -bakljus samt 19-tums lättmetallfälgar ingår.

ID.3 1st Max har utöver Plus-utrustningen även AR-HUD (en head up-display med förstärkt verklighet), ljudsystem från Beats, stort panoramaglastak och 20-tums lättmetallfälgar. Max har dessutom filhållningsassistans med Emergency Assist, ett filbytesassistans, komforttelefoni med trådlös laddning, komfortsäten, plant lastgolv och lättmetallfälgar i 20 tum.



[Volkswagen ID.3 1st 2020
73 bilder]

10. Nya Audi RS7 Sportback är här med 600 hästkrafter

Mattias Rabe 10 september 2019

Generation C8 av Audi A7 Sportback presenteras nu i sitt hetaste utförande. Nya RS7 Sportback innehåller samma drivlina som finns i nya RS6 Avant, det vill säga en het V8 på 600 hästkrafter och 800 newtonmeter.



Allt är inte elbilar och konceptbilar på bilsalongen i Frankfurt, där visas nämligen också bilar med gamla hederliga V8-motorer. Nya Audi RS7 Sportback är en av dessa bilar. Den har en turbomatad V8 på 4,0 liter som levererar 600 hästkrafter och 800 newtonmeter. Det är mer än föregångarens 560 hästkrafter och 700 newtonmeter. Föregångaren fanns dock i ett Performance-utförande som hade 605 hästkrafter och 750 newtonmeter. Räkna med att nya RS7, och nya RS6, så småningom kommer i ett liknande utförande.

Nya Audi RS7 Sportback är inte rakt igenom hederligt gammaldags. V8:an har nämligen fått en viss form av elektrisk assistans via ett 48-volts mildhybridsystem, liksom flertalet andra Audi-modeller på senare tid. Tekniken ger lite extra knuff till bilen när föraren så vill, men den kan även använda lagrad energi till att låta bilen frirulla med avstängd motor. Start/stopp-systemet kan också aktiveras tidigare, redan vid 22 km/h stängs motorn av om situationen tillåter det. Så fort framförvarande bil (vid kökörning) börjar rulla startar motorn automatiskt.

Mildhybridsystemet sägs ge bränsleekonomiska fördelar på uppemot 0,08 liter per mil.

RS7 Sportback är utrustad med ytterligare bränslebesparingsteknik, exempelvis cylinder-avstängning. Vid motorbelastning som klassas som låg eller medel stänger fyra cylindrar av sig. När cylindrarna 2, 3, 5 och 8 är avstängda är bilen plötsligt bara fyrcylindrig.

Förbrukningen ligger på mellan 11,4 och 11,6 liter per mil beroende på hur RS7 är utrustad, vilket motsvarar koldioxidutsläpp på mellan 261 och 265 gram per kilometer. Siffrorna är så kallade NEDC-korrelerade, det vill säga mätta enligt WLTP men översatta till gamla NEDC-systemet.



V8:an i nya RS7 Sportback för över sina krafter till alla fyra hjulen (quattro) via en åttastegad Tiptronic-automatlåda. I normalfallet når 40 procent av krafterna framhjulen och 60 procent bakhjulen. Om situationen kräver det kan framhjulen ta emot upp till 70 procent och bakhjulen upp till 85 procent. Dock inte samtidigt då det är fysiskt omöjligt.

Torque vectoring-teknik som bromsar det inre hjulparet vid kurvtagning finns förstås för att göra körningen lättare och smidigare. För den RS7-köpare som väljer till Dynamic- eller Dynamic plus-paketen ingår dessutom sportdifferential på bakaxeln som effektivt portionerar kraften mellan bakhjulen för att ge ännu bättre stabilitet.

RS7:an är utrustad med luftfjädring som i normalläget gör att modellen ligger två centimeter närmare marken än en A7 Sportback med standardfjädring. Vid hastigheter över 120 km/h sänks bilen ytterligare en centimeter närmare underlaget.

Fjädringen kan försättas i tre fasta lägen plus ett automatiskt läge. Ett ”lyftläge” finns också om man är rädd att slå i något med exempelvis frontspoilern eller underredet. Då lyfts bilen med två centimeter.

Som standard rullar RS7 Sportback på 21-tummare skodda med 275/35-däck. Som tillval finns 22-tummare med gummi i dimension 285/30. Bakom hjulen döljer sig främre bromsskivor på 420 millimeter och bakre på 370 millimeter. Väljer man till de kolfiberkeramiska skivorna ökar de främre skivorna till 440 millimeter.

Nej, vi har inte glömt prestandan. 0-100 km/h går på 3,6 sekunder och toppfarten är begränsad till 250 km/h. Den som inte nöjer sig med dubbel motorvägsfart, lite drygt, kan höja toppfarts-spärren till 280 km/h med Dynamic-paketet och till 305 km/h med Dynamic plus-paketet.

GALLERI
Audi RS7 Sportback 2020
79 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Nya Land Rover Defender officiell

Jan-Erik Berggren

10 september 2019

Glöm den gamla ruffiga suven Land Rover Defender. På gott och ont – här är nya lyxiga Defender. Och en tuff konkurrent till Mercedes nya G-klass.



Det har viskats om nästa generation av ikonen Land Rover Defender i fler år. Och vid bilsalongen i Frankfurt är det äntligen premiär. Föga förvånande har Land Rover byggt en lyxigare, större, mer tekniskt avancerad och därmed dyrare version. Förr var Defender lite charmigt ruffig och en klassiker där den entusiastiske föraren stod ut med att det regnade in i dörrspringan på en bil för en halv miljon kronor.

Den tiden är troligen över.

Andra generationen Defender ska börja säljas under nästa år men debuterar vid bilsalongen i Frankfurt som pågår nu och ett par veckor framöver. Land Rover inleder med en femdörrarsversion kallad 110. Den kan utrustas med en eller två extra stolar. Under andra halvåret 2020 kommer en kortare tredörrarsversion med fem eller sex stolar och med efternamnet 90.

Ytterligare lite senare, i början av 2021 kommer en längre version av 110, döpt till 130, som kan förses med sju eller åtta stolar.

Priserna för Sverige är inte klara men på andra marknader har det noterats att Land Rover höjt priset med cirka 60 procent jämfört med den utgående modellen. Det kan vara en bra fingervisning för den som redan nu vill lägga en köporder.

Första generationen Defender såldes under hela 67 år och med relativt små förändringar under tiden. Totalt har det sålts cirka två miljoner Defender runt om i världen.

Designen är fortfarande lika fyrkantig men Defender har helt bytt plattform. Nya Defender byggs på samma plattform som modellen Discovery.



Några av de klassiska Defender-attributen finns ändå kvar som tillval. Det finns plats för ett reservhjul på bakdörren, kraftiga takräcken och tygtak för lite safarikänsla.

Vid lanseringen säljs Defender med en fyrcylindrig tvålitersdiesel på 200 eller 240 hästkrafter, en fyrcylindrig bensinmotor på två liter och 300 hästkrafter, en sexcylindrig bensinmotor på tre liter, 48-volts mildhybridrivlina och 400 hästkrafter. Under nästa år kommer Defender också att erbjudas som laddhybrid med 404 hästkrafter.

Nya Defender ska byggas vid Jaguar Land Rovers fabrik i Nitra, Slovakien, bredvid systerbilen Discovery.

Modellnamnen 90, 110 och 130 refererade tidigare till hjulbasen i tum. Nu har namnet stannar kvar men hjulbasen har växt rejält.

Nya Defender 90 ligger nära den tidigare Defender 110. Nya Defender 90 är 458,3 centimeter lång, 199,6 centimeter bred och 197,4 centimeter hög med en hjulbas på 258,7 centimeter (det vill säga 101 tum). Defender 110 kliver strax över fem meter i längd och Defender 130 blir hela 530 centimeter lång.

Tyvärr ser det inte ut att bli någon pickup-version av nya Defender.

Köper du en Defender får du räkna med hög fordonsskatt. Koldioxidsiffrorna enligt WLTP-mätmetoden ligger över 200 gram per kilometer för samtliga modeller och motoralternativ.

Självklart blir nya Defender en riktigt bra arbetshäst och terrängmaskin. Dragvikten är hela 3,5 ton och den klarar att vada i vatten upp till 90 centimeters djup.

Vi känner igen fyrhjulsdriften och de olika körlägena från andra Land Rovers och Range Rovers som presenterats det senaste året. Du ställer in olika körlägen på pekskärmen och det finns kameror som hjälper dig att se framåt i terrängen.

I samband med lanseringen av Defender introducerar Jaguar Land Rover sitt nya infotainment-system Pivi Pro som ska vara enklare att använda och förstå än tidigare system. Det ska också gå att mjukaruuppdatera sin Defender via wifi-nätverk.

För att kunna skräddarsy sin Defender erbjuds flera olika paket. Med Country Pack får du en mer traditionell Defender, med Explorer Pack ska du kunna ge dig ut på riktigt tuffa äventyr medan Urban Pack är mer för den som håller till i stan.

En nyhet för Defender är också att den ska exporteras till USA och Kina, två marknader där det tidigare har varit svårt att få tag på klassikern.

GALLERI
Land Rover Defender 2020
126 bilder

12. Audis "månbil" – är det framtidens suv?

Redaktören bytbil 2019-09-10

En helt ny idé om hur man ska köra i mörker



FILM: https://youtu.be/_lvDHkkLYNs

Är det så här suvar ska se ut i framtiden? Ja, åtminstone enligt Audi som visade upp sin nya konceptbil idag. Väldigt mycket glas – och en helt ny idé på hur man ska köra i mörker.

Den ser ut som en bil redo för en månfärd. Audis konceptbil AI:TRAIL quattro är både en bil som kan köra i oländig terräng och utan hjälp av en mänsklig förare.

Den har elmotor, ja faktiskt fyra elmotorer som är placerade vid varje hjul och som ger en sammanlagd effekt på 429 hk och ett vridmoment på 1000 Nm. Det är nog tillräcklig kraft för att ta sig över stock och sten. Och varje motor jobbar individuellt, beroende på terrängen.

Men det är kanske utseendet – och strålkastarlösningen – som fått mest uppmärksamhet. Till att börja med har bilen en helikopterlik panoramavy med glas överallt (och ja, taket är i princip bara glas). Och glöm en instrumentpanel med en massa symboler och information. Istället ska all info finnas i förarens telefon som placeras vid ratten.

Men nu kommer vi till den mest udda teknologin: strålkastarljusen. De finns nämligen inte på den här bilen.

Lyktorna i fronten har ersatts av fem drönare med starka LED-lampor. Antingen kan föraren fästa drönarlamporna på takräcket – eller låta de små drönarna flyga framför bilen och lysa upp vägen. Drönarna har även en kamera som kan filma vägen.

Konceptbilen har ungefär samma mått som en Audi Q3, det vill säga 4,15 meter lång och 2,15 meter bred.

Markfrihöjden är 34 centimeter, det betyder att bilen kan vada i en halv meter djupt vatten.


AUDI





ALLT OM BILAR

13. Världsnyhet: låsningsfria bromsar till din elcykel

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 18 sep 2019 10:20

Mer än hälften av alla cykelolyckor sker vid inbromsning. Men nu har cykelföretaget Crescent hittat en lösning. I dag presenteras världsnyheten låsningsfria bromsar för elcyklar.
- Vi har jobbat passionerat under en lång tid med att ta fram den här smarta teknologin, säger Jonas Netterström, vd för Cycleurope.



Trafikverket genomförde under åren 2016–2018 en undersökning för att se om låsningsfria bromsar på cyklar kan öka trafiksäkerheten. Och enligt den undersökningen hade den nya tekniken – som redan är väletablerad på bilar och motorcyklar – har en betydande effekt. Låsningsfria bromsar på cyklar skulle stabilisera cykeln och minska risken för omkullkörning.

58 procent av alla olyckor med elcyklar sker vid inbromsning och den största anledningen är att framhjulet tappar fästet vid en hård inbromsning.

Enligt Trafikverket är också cykelolyckor bland de allra vanligaste orsakerna till trafikolyckor i Sverige och ofta leder de till svåra skallskador, benbrott och medicinsk invaliditet.

Låsningsfria bromsar på cyklar skulle alltså leda till färre skadade i trafiken, enligt Trafikverkets analys.



Teknik ska förhindra olyckor

Företaget Cycleurope har utvecklat en teknik där framhjulet inte kan låsas upp vid hård inbromsning och nyheten presenteras först på elcyklarna Crescent Koppla. Samtidigt införs teknik för att skydda cykeln från att bli stulen och övervakning via en app i din telefon.

- Vår ambition är att ingen ska råka ut för en olycka på grund av något som tekniken ska kunna förhindra. Med våra ABS-bromsar hoppas vi kunna förhindra onödiga olyckor, säger Jonas Netterström, vd för Cycleurope.

- Det känns stort för hela företaget att kunna bidra till en branschutveckling som vi tror gör att fler vill och vågar välja cykeln.

De låsningsfria bromsarna fungerar med hjälp av en elektronisk kontrollbox som med hjälp av olika givare känner av underlag och hastighet. ABS-bromsarna känner också av hur hårt cyklisten trycker på bromshandtaget och anpassar bromskraften efter underlag och situation. En display på styret visar statusen på ABS-systemet.

Förutom att framhjulet inte släpper vid en hård inbromsning så stabiliseras också cykeln så att bakhjulet inte lyfter.

Trafikverkets studie över ABS-bromsarnas påverkan på cyklarna var en pilotstudie och resultatet kunde inte visa hur bromssträckan påverkas. Att elcyklar är något tyngre än vanliga cyklar har påverkat bromssträckan negativt. Men med hjälp av ABS-bromsarna kan bromsningen ske mer effektivt, på alla olika underlag och utan risk för omkullkörning.

Cycleurope har också utvecklat en app där du bland annat kan se var cykeln befinner sig och styra elmotorn. På så sätt så kan du veta var din cykel är och du kan stänga av den om den blir stulen. I appen kan du också få all möjlig statistik på hur du har använt cykeln.

– Vi vill höja stöldsäkerheten på cyklarna, och det gör vi med smarta funktioner som gör det enkelt för ägaren att ha koll på cykeln via appen, säger Jonas Netterström.

LÄS MER: Betyg på de billigaste elcyklarna

Klassiker

14. Grattis Plymouth Fury!

Publicerad 19 september

Enligt Klassikerkalendern har Fury namnsdag, Plymouth Fury!



Fury är engelska för raseri eller ursinne och ett märkligt namn på en bilmodell kan tyckas. Hos Plymouth på femtiotalet tyckte man att namnet var en rysare värd att använda.

Skräckförfattaren Stephen King använde sig av en Plymouth Fury 1958 i rysaren "Christine" där bilen besitter svarta sidor som absolut inte förväntas av en bil. Finns som bok och film.



Plymouth Sport Fury Convertible 1959



Fury 1965. Utvecklingen inom bildesignens snabba utveckling gör sig särskilt märkbar om man jämför med 1958 års modell.



Se så elegant Fury från 1967 tar sig ut.
En bil man skulle vilja ha helt enkelt. Alla Fury var och hade varit fullsizebilar.



Tyckte du föregående bil var elegant är det ändå inget mot denna Fury Sport Suburban 1972 Leende fullbred grill utan synliga strålkastare är snyggt. Så är det bara.



Fury Gran Coupe 1972



1974 var kantigheten gällande. Skapad med linjal och vinkelhake men fortfarande fullsize-kaross detta år, men till 1975 döptes dessa stora bilar om till Gran Fury.



Furys fyra sista år innebar midsizekaross. En trevlig storlek det också som du kan se. Bilen på bilden är från 1977 och 1978 blev sista året för Fury.

SLUT